

Rok 1908.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XV. — Wydana i rozesłana dnia 25. lutego 1908.

Treść: (№ 37—40.) 37. Obwieszczenie, którem ogłasza się zaliczenie gminy Kötschach do ósmej klasy wojskowej taryfy czynszowej. — 38. Obwieszczenie, którym ogłasza się zaliczenie gminy Schlanders do dziewiątej klasy wojskowej taryfy czynszowej. — 39. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania kilku wązkotorowych linii kolejek elektrycznych w Meranie i okolicy. — 40. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania elektrycznej wązkotorowej kolejki z Meranu do Obermais.

37.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajobrazu i Ministerstwa skarbu z dnia 14. stycznia 1908.,

którem ogłasza się zaliczenie gminy Kötschach do ósmej klasy wojskowej taryfy czynszowej.

Odnośnie do obwieszczenia z dnia 14. grudnia 1900., Dz. u. p. Nr. 214., zalicza się w porozumieniu z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny gminę Kötschach w Karynty do ósmej klasy taryfy czynszowej wojskowych kwaterunków, która obowiązuje do końca roku 1910.

Korytowski wr.

Georgi wr.

38.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajobrazu i Ministerstwa skarbu z dnia 14. stycznia 1908.,

którem ogłasza się zaliczenie gminy Schlanders do девятой klasy wojskowej taryfy czynszowej.

Odnośnie do obwieszczenia z dnia 14. grudnia 1900., Dz. u. p. Nr. 214., zalicza się w poro-

zumieniu z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny gminę Schlanders w Tyrolu do dziewiątej klasy taryfy czynszowej wojskowych kwaterunków, która obowiązuje do końca roku 1910.

Korytowski wr.

Georgi wr.

39.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. lutego 1908.,

dotyczące koncesjonowania kilku wązkotorowych linii kolejek elektrycznych w Meranie i okolicy.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., tudzież z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami oraz c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny, gminie miasta Meran łącznie z gminą miasta Bolcany żądając koncesję na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kilku wązkotorowych linii kolejek elektrycznych na obszarze miasta Meranu i najbliższej jego okolicy, a to pod warunkami i zastrzeżeniami w dalszym ciągu bliżej oznaczonemi.

Przedsiębiorstwo kolejki obejmuje następujące linie:

1. od placu przed nowym dworcem kolejowym kolei Vinschgau w Meranie przez Habsburgerstrasse aż do Sandplatz;

2. odnogę od linii wymienionej pod 1. przy teatrze miejskim przez Rennweg i gościnec prowadzący przez Vinschgau aż do browaru Forst wraz z torem podjazdowym do browaru Forst;

3. tor łączący od placu stacyjnego nowego dworca kolejowego kolei Vinschgau w Meranie aż do połączenia z linią wymienioną pod 2 na gościncu prowadzącym przez Vinschgau przy Lacknerhof i

4. odnogę, przeznaczoną przedewszystkiem dla celów ruchu, od linii wymienionej pod 1 do dworca ruchu obok rzeźni miejskiej.

§ 1.

Co do koncesjonowanych linii kolejnej korzystają koncesjonariusze z dobrodzieństw skarbowych, wymienionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V, lit. d) powyżej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesjonariusze są obowiązani ukoczyć budowę linii kolejnej, wspomnianych na wstępnie najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego i oddać gotowe linie kolejowe na użytek publiczny oraz utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rekordmę doatrzymania powyższego terminu budowy, mają koncesjonariusze złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokowania pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, można kaucję tę uznać za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanych linii kolejnej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjom także odnośnie do kolej podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

O ileby celem budowy koncesjonowanych linii kolejowych miały być użycie drogi publicznej, nie pozostające pod zarządem gminy miasta Meranu, winni koncesjonariusze postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Koncesjonariusze obowiązani są ponosić koszty zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcjonowania państwowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia koncesji na te linie już istniejących, które okazałyby się potrzebne wskutek budowy i ruchu wymienionej na wstępnie linii kolejowej, w szczególności zaś winni pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

§ 6.

Przy budowie koncesjonowanych linii kolejowych i utrzymywaniu ruchu na nich powinni koncesjonariusze stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, oraz do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., zasadzą zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz do tego powołanych.

§ 7.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego i które będą należycie udowodnione z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie

poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzać żadnych innych wydatków, jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu załatwionej kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wznieśienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Caly kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, załatwionej przez rząd.

§ 8.

Koncesyonarzy obowiązani są przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom w służbie będącej wolną jazdę na kolei.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie porozumieć się należy z właściwem władzami wojskowemi.

Koncesyonarzy są obowiązani uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

§ 9.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie robót przy kanałach, przewodach rurowych itp. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejkolwiek linii kolejowej, natenczas winni koncesyonarzy poddać się bez oporu odnośnie zarządzieniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 10.

Urzędnicy państwa, funkcyonarzy i służby, jadący liniami kolei żelaznej z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesji lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być mają z swymi pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacji wystawi.

§ 11.

Koncesyonarzy obowiązani są przewozić pocztę tudzież funkcyonarzy zarządu pocztowego i telegraficznego, wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego, mogą koncesyonarzy żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyczace się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnimi funkcyonarzami, lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

§ 12.

Koncesyonarzy obowiązani są postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonarzy na wypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesyonarzy, jak zakład emerytalny wyżej wspomniany.

To zaopatrzenie należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesyonarzy będą mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasi emerytalnej, stałych funkcyonarzy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonarzy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 13.

Koncesyonarzy obowiązani są dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytym czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolei żelaznych.

§ 14.

Czas trwania koncesji i ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesja traci moc swoją.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopełniono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 15.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane § 8. ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesjonowanych linii kolej żelaznej.

§ 16.

Koncesjonariusze nie mają prawa, wyjawiający w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, odstąpić osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesjonowanych liniach kolej żelaznej.

§ 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowę linii kolejowych i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzać, żeby wadom istniejącym w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków przepisanych w koncesji, warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegać środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

Derschatta wlr.

40.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 11. lutego 1908.,

dotyczące koncesyowania elektrycznej kolejki wązkotorowej z Meranu do Obermais.

C. k. Ministerstwo kolej żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., tudzież z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, oraz c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny gminie Obermais żądaną koncesję na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu elektrycznej kolejki wązkotorowej z Sandplatz w Meranie przez Spitalbrücke, ulicę Karola Teodora i przez gościniec prowadzący do Obermais aż do

placu Karola Ludwika w Obermais, a to pod warunkami i zastrzeżeniami w dalszym ciągu bliżej oznaczonymi:

§ 1.

Co do koncesjonowanej kolej żelaznej, korzysta koncesjonariuszka z dobrodziejstw skarbowych, wymienionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnienia od podatków, przewidzianych w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesjonariuszka obowiązana jest ukończyć budowę kolej żelaznej, wspomnianej na wstępnie najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego i oddać gotową kolej na użytek publiczny oraz utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma koncesjonariuszka złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można kaucję tę uznać za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolej żelaznej nadaje się koncesjonariuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszce także odnośnie do tych kolej podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

O ileby celem wybudowania koncesjonowanej kolej miały być użyte drogi publiczne, nie pozostające pod zarządem gminy Obermais, winna koncesjonariuszka postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Koncesjonariuszka obowiązana jest ponosić koszt tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcjonowania państwowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia kon-

cesji na te linię już istniejących, które okazałyby się potrzebne wskutek budowy i ruchu wynikającego na wstępce linii kolejowej, w szczególności zaś winna pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inną miejscu.

§ 6.

Przy budowic kolej koncesjonowanej i utrzymywaniu ruchu na niej, powinna koncesyjuszka stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesach na kolej żelaznc z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., znajdują zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolej żelaznych i innych władz do tego powołanych.

§ 7.

Cyfra kapitału zakładowego tak rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego i które należycie będą udowodnione z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzać żadnych innych wydatków jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakieś nowe budowle lub ponnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na ponnożenie urządzeń ruchu a koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji zatwierdzonego przez rząd.

§ 8.

Koncesyjuszka obowiązana jest przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom w służbie będącym wolną jazdę na kolei.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie porozumieć się należy z właściwemi władzami wojskowemi.

Koncesyjuszka jest zobowiązana uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

§ 9.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad tudzież w razie robót przy kanałach, przewodach rurowych itd. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś części kolej koncesjonowanej, natenczas winna koncesyjuszka poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 10.

Urzędnicy państwa, funkcjonariusze i śluzby, jadący koleją z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolej żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesji lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być mają wraz z swymi pakunkami podróżnemi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolej żelaznych dla legitymacyj wystawi.

§ 11.

Koncesyjuszka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcjonariuszy zarządu pocztowego i telegrafów wszystkimi pociągami programowemi.

Za te świadczenia jakież za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesyjuszka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą ugody.

Korespondencye, tyczace się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnemi funkcjonariuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

§ 12.

Koncesyjuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcjonariuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, tudzież o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolej lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej

kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków, względnie nakładającej przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyjuszka, jak zakład emerytalny rzeczonego związku.

To zaopatrzenie należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesyjuszka będzie miała obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasse emerytalnej, stałych funkcyonariuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonariuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę, jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 13.

Koncesyjuszka obowiązana jest dostarczać Ministerstwu kolejów żelaznych na jego żądanie w należytym czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 14.

Czas trwania koncesji wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne, wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesja traci moc swoją.

Rząd może koncesję uznać za zgasłą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopchniono określonych w § 2 zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§ 15.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane w § 8. ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854.. Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesyjowanej kolei.

§ 16.

Koncesyjuszka nie ma prawa, wyjątki w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, odstąpić osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyjowanej kolej żelaznej.

§ 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budową kolej i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzać, żeby wadom istniejącym w tym względzie zapobiec lub takowe usunięto.

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuścić się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w koncesji, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegać środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

Derschatta wr.